Comisión de
Legislación del Trabajo
Carpetas Nos. 468 de 2015, 975 de 2016 y S/C

Versión Taquigráfica N° 708 de 2016

FONDO DE GARANTÍA DE LOS CRÉDITOS LABORALES

Creación

TRABAJO NOCTURNO

Modificación del artículo 4º de la Ley Nº 19.313

MOLINO GLENCORE DE TACUAREMBÓ

DESREGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN MONTEVIDEO Y SITUACIÓN DE LOS EX TRABAJADORES DE RAINCOOP

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de setiembre de 2016

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Wilson Ezquerra (Presidente) y Luis Puig (Vicepresidente).

MIEMBROS: Señores Representantes Fernando Amado, Gerardo Núñez, Daniel Placeres.

ASISTE: Señor Representante Carlos Reutor.

INVITADOS: Por el Ministerio de Economía y Finanzas, señor Adscripto al Ministro, Alejandro Zavala.

Por la empresa Glencore S.A., José María Gómez, Gerente, y doctor Rodrigo López Acosta, Asesor legal de la empresa.

Por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT), Antonio Diez, Federico Pereyra, Leonardo Ferreira, Miguel Marrero, Winkler Noble y Jorge Suárez.

SECRETARIO: Señor Francisco J. Ortiz.

PROSECRETARIA: Señora Sandra Pelayo.

SEÑOR PRESIDENTE (Luis Puig).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Legislación del trabajo tiene el gusto de recibir al señor Alejandro Zavala, adscripto al señor ministro.

Ha sido convocado a efectos de escuchar la opinión del Ministerio sobre el proyecto relativo al fondo de garantía por insolvencia patronal, que fue presentado teniendo en cuenta la situación que se vive en algunos emprendimientos productivos cuando se declara la insolvencia y los trabajadores quedan sin poder cobrar sus créditos laborales. Esto se ha dado en Fripur, pero también en otras empresas.

El objetivo que está planteado, a través de esta propuesta que emerge de la Sala de Abogados del PIT- CNT, y que actualizamos con el diputado Reutor, tiene que ver con la creación de un fondo. Este instrumento podrá ser utilizado cuando se produzca la insolvencia de una empresa para que los trabajadores puedan cobrar los créditos. Se trata de créditos de subsistencia por lo que se vuelve imprescindible que se pueda hallar una solución a esta problemática.

SEÑOR ZAVALA (Alejandro).- Según la versión taquigráfica, esta Comisión viene discutiendo este tema desde el 2015. De acuerdo con los intercambios que han tenido, no se les escapa que el proyecto de ley tiene un vínculo muy importante con la Ley de Proceso Concursal, ya que básicamente lo que hace es interponer un mecanismo que no altera la ley porque sigue privilegiando a los acreedores hipotecarios; lo que hace es salvaguardar cuando no queda patrimonio para responder a los créditos laborales.

Obviamente, el Ministerio de Economía y Finanzas comparte la preocupación sobre la insolvencia patronal en el momento de resarcir los créditos laborales. Parece que no podría ser de otra manera; es de estricta justicia que los trabajadores cobren los créditos que les corresponden.

Con respecto a la creación de un Fondo, es una propuesta que inclusive se ha ensayado. Esto está en la exposición de motivos, pero también en la referencia que se hace al Convenio 173 de la Organización Internacional del Trabajo, que si bien no tiene ratificación por parte del país, como todas las normas de OIT, son para tener en cuenta.

Sobre el fondo del asunto, me parece que no tenemos nada para objetar. Compartimos la preocupación; más allá de que los ejemplos son bastante claros, hay algunos más. Quizás no sean muchísimos, porque por suerte el país hace tiempo no pasa por situaciones donde hay concursos o quiebra reiteradas, pero es verdad que ha habido algunos recientes y que la señal de alarma está prendida. Y hasta parece razonable que la Sala de Abogados del PIT- CNT tome la iniciativa sobre este problema.

Dicho esto, seguramente, al momento de finalizar un proceso legislativo de esta naturaleza, habría que hacer algunos ajustes en la redacción. Leí que hicieron alguna consulta a una profesional de derecho laboral, quien planteaba la preocupación con respecto a este tribunal, que va a tener potestades jurisdiccionales y vínculo con el Poder Judicial en lo que tiene que ver con las pruebas y la contraposición de la defensa de quien es acusado de no pagar los créditos laborales.

Es claro que en el momento de culminar con esta propuesta esos factores serán corregidos y adecuados para que se vinculen de la mejor manera posible con el resto de los actores y del sistema.

Quizás nos equivoquemos, pero el Ministerio entiende que lo han convocado por otra razón, y no para que opine sobre estas cosas. Obviamente, si es necesario, podemos sentarnos a hacerlo, pero entendemos que nos han convocado para que opinemos sobre el aumento de los aportes patronales a las empresas. Cada uno tiene su *expertise,* y me parece que esa es la materia que compete al ministerio.

En ese sentido, es de público conocimiento la situación en la que se encuentra el país, que si bien no es dramática, sí es delicada. Tenemos buenas noticias recientes en cuanto a que la inflación se está controlando, al igual que el desempleo. Sin embargo, tenemos algunas áreas con problemas importantes, como por ejemplo, la lechería y la pesca. En algunos lugares tenemos problemas de inserción comercial, de acceso a mercados o de competitividad.

En ese contexto, el entonces diputado Andrade aclaró que la propuesta era aumentar hasta un 0,5% los aportes patronales. De todas maneras, entre 0% y 0,5% algo será: aunque sea el 0,125%, estamos hablando de un aumento de los aportes patronales.

Sin querer ser terminantes en esta opinión, el Ministerio considera que no es un buen momento para aumentar los aportes patronales. Esto no quiere decir que estemos en contra de la propuesta ni de la existencia de un Fondo. Estamos hablando de una medida precautoria. Entendemos que un aumento generalizado de los aportes patronales a las empresas significaría mayores dificultades donde ya las tenemos. Ustedes dirán que no va a cambiar un 0,1%, un 0,2%, o menos del 0,5% pero tenemos la responsabilidad de dar esta opinión. Dada la situación actual del país, el Ministerio de Economía y Finanzas propone no innovar en la carga tributaria patronal, pero reitero, eso trasciende la consideración sobre la herramienta del Fondo, de la lógica de los créditos laborales, del vínculo con la ley de proceso concursal, etcétera. Esta opinión tiene que ver con la situación coyuntural, que obviamente no va a durar dos meses. Esperamos salir de esta situación, pero no va a ser pasado mañana. En ese contexto, aumentar los aportes patronales a las empresas va a ser una señal complicada. Leí la opinión de Frasquini y de representantes de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay y hay una preocupación. Hay toda una discusión sobre la responsabilidad subsidiaria en torno a que todos tienen que pagar por algunos pocos que incumplen. Esa es una discusión más filosófica a la que el Ministerio no tiene intención de entrar, pero también hay consideraciones políticas que son las que hacen los legisladores que representan a los sectores políticos, y hay opciones políticas. Nuestra opinión es con respecto al diseño del instrumento y a cómo se nutriría de un aumento de los aportes patronales. Para ser bien sintético, el Ministerio no entiende conveniente tomar esta medida en el corto plazo.

SEÑOR AMADO (Fernando).- Quizás, el planteo que hace la Comisión es predecible. Por eso era importante que asistiera para dar la visión y opinión del Ministerio de Economía y Finanzas.

Precisamente, por las razones del artillero, como se señalaba, estamos en un momento de dificultades. Por ese motivo, es muy probable que pueda haber nuevos casos Fripur o parecidos. La inquietud o la prioridad de la Comisión es pensar en el eslabón más débil, que es el trabajador. Por eso se puso a consideración este proyecto. Esa fue la urgencia. Quizás, en una visión más macro, la óptica del Ministerio de Economía y Finanzas sea correcta en el sentido de que este tipo de cosas pueda terminar teniendo algún coletazo negativo para el eslabón más débil. Desde ese lugar, es atendible pensar y reflexionar si sería o no conveniente dilatar la aprobación de este instrumento, de este proyecto sobre el que, como quedó muy claro en la exposición del señor Zavala, no hay ningún tipo de objeción sino, por el contrario, apoyo. Lo que sucede es que, como ha dicho el señor Zavala, en este momento el Ministerio prefiere no innovar en materia impositiva.

Ustedes tienen una posición clara respecto a cuánto tendría que ser el porcentaje. ¿0,5 podría ser mucho o poco? El Ministerio de Economía y Finanzas puede manejar mucho mejor que nosotros los números que derivan de esas situaciones y quizás nosotros ponemos el acento en que estamos en un momento de dificultades. Entonces, podemos enfrentar situaciones similares a las de Fripur -en otra épocas han habido otros ejemplos; no me quiero focalizar en Fripur como si fuera el único, pero lo menciono porque es contemporáneo- en las que los trabajadores queden colgados del pincel, como ha sucedido, y que pasados tres o cuatro años todavía no hayan cobrado créditos, como en este caso, pues creo que están esperando desde 2012 o 2013. Ese fue el foco que puso la Comisión cuando discurrió este instrumento; la idea central era que el eslabón más débil no quedara colgado.

Creo que era necesario aclarar por qué ponemos el foco allí. Si bien se trata de un proyecto presentado por los diputados Puig y Reutor, toda la Comisión siente la necesidad de que se considere y estamos trabajando desde hace tiempo en él. Nuestra inspiración ha sido la preocupación que sentimos por la situación a la que hice referencia. Si bien era previsible la postura del Ministerio, queríamos saber hasta qué nivel llega, para poder ponderarla políticamente y ver qué haremos.

SEÑOR ZAVALA (Alejandro).- El Ministerio no tiene un análisis detallado. No hemos estudiado los volúmenes de créditos laborales que se han quedado debiendo ni la frecuencia con que estas situaciones se han dado. Cuando decimos "mucho", es porque los comparamos con el aporte de Inefop, que es bastante menor, y que le ha permitido que tenga un volumen importante de recursos. La ingeniería para analizar la situación no es sencilla porque no hay nadie que tenga toda la información. Sería necesario armar un equipo para esta tarea. Habría que ver el nivel de demanda sobre ese fondo; se podría simular la eventual demanda sobre ese fondo y los tiempos requeridos para que la recaudación de los aportes patronales permita tener un

capital como para cubrir a demanda. Habría que estudiar el *stock,* el flujo, y simular un comportamiento empresarial. No digo que sea imposible, pero no lo hemos hecho.

Si comparamos ese 0,5 con el 0,125, de Inefop, vemos que es bastante más. A eso hay que agregarle la situación general, en la que los aportes patronales no son homogéneos; no todos los sectores aportan lo mismo. Por ejemplo, en la pesca hicimos un acuerdo en marzo de este año -ahora se está renovando- para suspender el aporte especial, porque tiene problemas de competitividad muy importantes. Se trata de una actividad muy bonificada y eso está generando un problema serio para la rentabilidad del sector. Recordemos que perdimos algunas cuotas porque ya no somos un país de renta media baja; básicamente, son problemas de inserción comercial. Es una tarea muy intensiva en la mano de obra con una situación de trabajo bastante difícil, pero está bien bonificada. Pero si hoy estuviésemos pagando la bonificación, seguramente, la flota pesquera no saldría. No es lo mismo agregarle 0,5% a alguien que tiene 7,5% de aporte patronal, que alguien que tiene 19% o por encima de 20%, como sucede con algunos sectores bonificados.

Entiendo que para su simplicidad es una propuesta genérica, pero el impacto en los distintos sectores de la actividad no va a ser el mismo. Además, debemos recordar que algunos sectores están exonerados de aportes patronales y que también pueden quebrar. En ese caso, los cruces se complican mucho más.

No hemos hecho ningún estudio fehaciente que demuestre que 0,5% o 1% es mucho. Por lo tanto, sería un atrevimiento de mi parte adelantar una opinión de esa naturaleza.

Asimismo, quiero señalar la preocupación por la heterogeneidad de los aportes patronales y el impacto que podría tener en algunos los sectores. Eso no quiere decir que el Ministerio esté proponiendo que este aumento de aportes sea solo para algunos sectores. Debería ser parte del diagnóstico; tal vez nos pasemos para el otro lado y terminemos complicando alguna actividad que ya está en dificultades. Reitero, esto tiene que ver con la situación coyuntural. Por ejemplo -por mencionar el mismo caso-, esperemos que en la pesca encontremos alguna inserción comercial de los productos pesqueros que permita que esta actividad vuelva a sus niveles de rentabilidad.

En definitiva, no sabemos qué es mucho o qué es poco. Debemos estudiarlo y para eso habría que armar un equipo multi institucional porque hay información en diferentes organismos. Eso es bueno porque garantiza los derechos de los dueños de la información.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es una preocupación de esta Comisión encontrar los mecanismos que nos permitan acceder a mayor información y precisión que redunde en las características del fondo. Estamos dispuestos a seguir profundizando en cuanto a algunos escenarios que se puedan prever en cuanto a qué implicaría la demanda para ese fondo. Sin duda, la realidad actual no es la misma que se vivió en 2002 y 2003 como producto de la crisis económica del momento. Pero en algunas situaciones -no solo la de Fripur, sino también en otros emprendimientos- el no cobro de esos créditos de subsistencia para poder comer todos los días se vuelve un drama social para quien lo vive, independientemente de cuántos sean.

Evaluar hasta 0,5% nos da un margen grande para analizar. Debemos compatibilizar esas situaciones de dificultades que se planteaban a nivel general, con una muy concreta, que es la del actor más débil en la relación laboral, es decir, la del trabajador. El caso de Fripur -pero también hay otros- tiene una serie de elementos constitutivos realmente preocupantes. Se trata de una empresa que accedió a créditos del Estado cuya deuda está en el orden de los US$ 70.000.000. En la medida en que recibían importantes aportes del Estado no se realizaron los controles necesarios para que se pagaran los créditos laborales que se debían en 2012, 2013, amén de que en 2012, el Estado, a través del Banco República, intentaba evitar el cierre y la pérdida de los puestos de trabajo mediante una fuerte inyección de dinero. Pero se da una situación paradójica: empresa fundida, empresarios ricos con empresas colaterales y 900 trabajadores, en su mayoría jefas de hogar con hijos a cargo, que se quedaron sin cobrar sus mínimos derechos: licencias, salarios vacacionales, créditos preconcursales y créditos concursales. Se aspira que se puedan cobrar en un 60 %, pero es una situación grave desde el punto de vista social. Por eso, queremos compatibilizar las dos situaciones. Sin duda nos parece importante hacer un estudio interinstitucional sobre lo que abarcaría el fondo y cuáles serían los niveles de aportes, y debemos hacerlo. Quienes presentamos el proyecto queremos dejar claro que hay que compatibilizar las situaciones y lograr una solución para que el sector más débil de la relación laboral no quede expuesto o colgado al pincel.

Estamos hablando de aproximadamente un 7,5% de aportes patronales en general, salvo en las actividades bonificadas y en las situaciones de exoneración de aportes, y tal vez es el aporte más bajo de la región. Es importante señalar esto, porque a veces algunos integrantes de las cámaras empresariales presentan la situación como un desborde en cuanto a los aportes patronales y esa no es la realidad de Uruguay.

Sin duda, nos parece importante profundizar en esos estudios y vamos a requerir el aporte de los representantes del Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Es un proyecto que viene del período anterior y se siguió corrigiendo en este período. En ese sentido, aclaro que no se trata solo del problema de Fripur, sino que no debemos olvidarnos de Ecolat. Es decir que hay varios emprendimientos que han tenido esta problemática.

Estuve averiguando y ni siquiera se pagaron al Banco de la República los US$ 15.000.000 que el grupo canadiense dijo que iba a abonar en el remate. Es decir que estamos en el horno. Los compañeros presentaron un proyecto interesante y me parece muy buena la claridad que tienen algunos compañeros en cuanto al análisis técnico, pero con respecto a la práctica no es así, porque se remató un bien público en US$ 15.000.000 a pesar de que solamente con el BROU la deuda era de US$ 70.000.000. La deuda total supera los US$ 90.000.000.

Digo esto en función de que se planteó una situación puntual. En ese sentido, aclaro que ya se habían otorgado bonificaciones a la patronal en acuerdo entre el sindicato y las empresas. Es decir que las empresas no pagaban las bonificaciones. O sea que en este caso no cabe analizar las bonificaciones, porque en función de un acuerdo, el gremio otorgó la posibilidad de no pagarlas a efectos de que el sector se viabilizara.

No voy a hablar de Fripur, pero de todos modos aclaro que se hizo un remate de un grupo y todavía el Banco de la República no tomó lo que vendió en ese remate, y nadie sabe por qué. Me parece que es importante que el Ministerio de Economía y Finanzas sepa lo que está pasando para trasladar la información a los organismos que corresponda, a efectos de agilizar el asunto.

La pregunta que nos debemos hacer es si hay voluntad para seguir adelante. De esa manera, podemos establecer un régimen de trabajo que no implique que los representantes del Ministerio de Economía y Finanzas tengan que venir a la Comisión. Los integrantes de la Comisión podemos tener un equipo de asesores técnicos que nos ayuden a trabajar sobre el asunto. De lo contrario, dentro de un par de meses volveremos a citar a las autoridades del Ministerio para ver si estudiaron el caso.

En definitiva, sería bueno armar un equipo de trabajo y capaz que llegamos a la conclusión de que es imposible hacerlo o quizás nos demos cuenta de que no es tan difícil de lograr. Digo esto por la demora que hay en este aspecto, ya que viene del período pasado. En el caso de que no se quiera innovar, sería bueno decirlo y establecer de común acuerdo hasta dónde podemos llegar.

Este problema fue traído a la Comisión desde la central obrera a través de varias organizaciones que vinieron a plantear la problemática y nosotros lo tomamos, porque en general ha habido voluntad.

Reitero que propongo que se analice la posibilidad de trabajar con algunos asesores, para no seguir con las idas y venidas, que hace que los debates solamente figuren en las versiones taquigráficas que quedan para las futuras generaciones que lleguen el Parlamento, pero no se resuelve el asunto.

Hemos definido cuatro proyectos de ley y para mí es una de las claves para destrancar situaciones que puntualmente se presentan a los gobiernos cuando cierran las industrias. Siempre vemos los casos grandes, pero han cerrado talleres pequeños y los trabajadores han venido a la Comisión a plantear que ni siquiera han tenido la posibilidad de cobrar los despidos y se sienten vulnerables.

(Ocupa la presidencia el señor representante Wilson Aparicio Ezquerra Alonso)

——Por lo tanto, me parece importante plantear al representante del Ministerio de Economía y Finanzas la posibilidad de formar un equipo de trabajo, al que también pude incorporarse el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Alejandro Zavala.

(Se retira de Sala un representante del Ministerio de Economía y Finanzas)

——En consideración el asunto que figura en primer término del orden del día: "Trabajo Nocturno. Modificación del artículo 4° de la Ley N° 19.313".

En discusión.

SEÑOR PUIG.- Hemos analizado en la Comisión en diferentes oportunidades la necesidad de mejorar una ley, que sin duda fue un aporte muy importante que se hizo en el período anterior, fundamentalmente para los sectores que mediante la negociación colectiva no habían logrado establecer lo que plantea el proyecto, es decir que el trabajo nocturno es nocivo para la salud. A su vez, se establecen algunos criterios que nos parecen sumamente importantes, por ejemplo que una mujer embarazada o un año después del parto tenga la posibilidad de solicitar trabajo diurno sin perder la tasa de compensación. Además, se establece una tasa de compensación del 20% que sin duda es menor a la de muchos convenios que se han logrado en la actividad privada a través de los consejos de salarios. Esa tasa es imprescindible para los trabajadores que por negativa del sector empresarial no pudieron establecer mecanismos de negociación sobre el trabajo nocturno. Según las cifras que maneja Fuecys, esto abarca a 120.000 trabajadores de distintas áreas.

Entendemos que el cambio que se plantea tiene que ver con no generar un mínimo de más de cinco horas de trabajo para poder acceder a la tasa del 20%, sino que planteamos, y queremos que figure en la versión taquigráfica, el pago prorrateado sin exigir ese mínimo. Es decir que si se trabaja una hora en horario nocturno, se debe pagar una hora; lo mismo con dos, tres o cuatro. Nos parece que este proyecto va a permitir solucionar algunas situaciones que se han presentado. Por ejemplo, Fuecys ha denunciado que algunas empresas cambiaron los horarios de los trabajadores para que no pudieran acceder al mínimo de cinco horas. Nos parece que esto es perjudicial, porque en el artículo 1° de la ley se establece el perjuicio que genera el trabajo nocturno para la salud.

Por lo tanto, planteamos eliminar el mínimo de cinco horas y si un trabajador realiza una, dos, tres o cuatro horas, se le debe pagar por el tiempo que trabaje en horario nocturno que es entre la hora 22 y la hora 6. Digo esto para que quede clara la intención del proyecto que nos parece que va a ser una contribución importante para un amplio sector de trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Tenemos que nombrar un miembro informante.

SEÑOR AMADO (Fernando).- Propongo al diputado Puig como miembro informante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro en cinco: AFIRMATIVA.

(Ingresan representantes de la dirección de la empresa Glencore S.A)

——Es un gusto recibir a los delegados de la empresa Glencore S.A, señor José María Gómez, gerente general, y doctor Rodrigo López Acosta, asesor legal. Supongo que ya habrán leído la versión taquigráfica que les enviamos con la comparecencia de los trabajadores de Glencore Tacuarembó, quienes vinieron a plantear su preocupación ante el posible cierre de la planta. En ese sentido, los convocamos a fin de tener mejor información sobre el tema, para ver qué solución se puede encontrar y determinar si podemos colaborar en algo como Comisión a los efectos de mantener la fuente de trabajo y darles tranquilidad

Cedemos el uso de la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR GÓMEZ (José María).- Acudo en mi carácter de gerente general y director de Glencore Uruguay.

Efectivamente he leído la versión taquigráfica de la comparecencia del sindicato de la planta de Glencore en Tacuarembó y hablé con ellos después de esa visita: lo que manifestaron en la Comisión es bastante fidedigno. Personalmente me trasladé a Tacuarembó a conversar con los veintitrés trabajadores que todavía figuran en la plantilla, en función de que están en la empresa desde hace muchos años y yo los conozco.

Cabe reseñar que como polo arrocero Tacuarembó es una zona muy inestable en términos de producción: hay años en que hay arroz y otros no; en otros se produce poco. La otra planta arrocera grande que está en la zona es Saman y para poder trabajar se nutre trayendo arroz de distintos lugares del país: Vichadero, Salto. En definitiva, no es uno de los principales polos del sector arrocero: es una zona totalmente marginal.

Desde los años cincuenta y algo o sesenta esta planta funciona como una unidad arrocera que estuvo en manos de la cooperativa Copaynor, muy conocida en Tacuarembó, y antes de Coparroz. Nosotros empezamos a trabajar en esa planta como tomadores de servicios en el año 1993 y seguimos desarrollando la actividad hasta 2004, cuando la adquirimos.

Si bien esta planta está contra la Ruta 5, la ciudad se ha ido extendiendo y hay viviendas muy cerca. En 2010 la intendencia empezó con el desarrollo del plan de ordenamiento territorial ante lo que mantuvimos muchas instancias de encuentro. En aquella oportunidad hicimos una reunión con todos los ediles del Partido Nacional y con el intendente del momento, Ezquerra Martinotti; nos reunimos con el actual intendente Eber da Rosa, que en aquel entonces era senador y nos contactamos con dos ediles del Frente Amplio, quienes habían trabajado en el molino de Copaynor y yo los conocía desde hacía mucho tiempo. Ellos nos llevaron a la Junta Departamental donde nos recibió el presidente y le planteamos toda la problemática que se iba a originar en la planta si no se caracterizaba el suelo por lo menos como de uso múltiple, porque una unidad productiva no es viable si queda fuera del ordenamiento. También nos juntamos con los diputados locales, Martha Montaner por el Partido Colorado y Edgardo Rodríguez por el Frente Amplio -gente que conocía la problemática de planta- para conversar acerca de todo lo que estaba ocurriendo.

En cuanto a la otra industria, Saman, la gente de los complejos habitacionales que se fueron construyendo en las cercanías, mediante protestas y gestiones que se hicieron, logró que mudara su planta. Y el planteo que en aquel momento se nos hacía permanentemente era que también nosotros mudáramos la planta al polo industrial.

En 2010 -año en que el sector arrocero pasaba por momentos un poco mejores a los de ahora- planteamos hacer una serie de inversiones para mejorar la estructura de secado y demás, en la medida en que la planta es muy vieja, tiene fierros muy viejos y equipos antiguos e ineficientes pero, informalmente, desde la Dinama se nos dijo que ni pidiéramos esa autorización porque no la iban a otorgar, ya que había vecinos que se quejaban por el polvo, por los ruidos y querían que nos mudáramos. Como contrapartida nos plantearon una serie de cosas que era necesario que instaláramos para que la planta siguiera funcionando por el período que nos lo permitieran. Nosotros hicimos un montón de esas inversiones: instalamos filtros de mangas; mudamos los talleres; cambiamos la playa de estacionamiento de camiones; colocamos cortinas verdes hacia el lado donde hay viviendas; instalamos compresores nuevos; cambiamos las salas de agroquímicos para que quedaran lejos de donde estaban los vecinos; cerramos tolvas; pusimos aspiraciones e invertimos un montón de dinero. Pero la Dinama siguió pidiendo más cosas: que pavimentáramos la planta, que cambiáramos la entrada. En ese momento, le pedimos ayuda a la intendencia para que nos mandara a sus técnicos de vialidad para hacer un cambio de entrada contra la ruta, pero después del plan de ordenamiento territorial, no logramos tomar contacto con ellos.

Entonces se fueron sumando varias cosas y no pudimos seguir invirtiendo para hacer de la planta una unidad eficiente en una zona que, como dije, no es el principal polo arrocero. Como ejemplo, este tipo de planta tiene secadores que secan sesenta toneladas por día, y los que se producen hoy secan seiscientas toneladas por día. Por ende, es casi imposible operar, porque resulta carísimo. El año pasado planteamos el cierre de esa planta pero no fue posible por la evolución de las siembras; ahora bien, lisa y llanamente, al ver los números y la eficiencia de la planta, desde nuestra compañía -Glencore S.A es una empresa uruguaya pero forma parte de una multinacional- nos dijeron que no era económicamente viable, que buscáramos otra solución.

A partir de la cosecha del año pasado la decisión fue la de cerrar la unidad, pero como los cultivos ya estaban hechos había que resolver su recibo y procesamiento. Entonces, ya desde el año pasado empezamos a hablar de esto con la federación que nuclea a toda la molinería uruguaya y este año, planteada nuevamente la

inquietud por parte del sindicato, les comunicamos que la decisión del cierre estaba tomada. Lo que tenemos que ver es cómo lo procesamos para generar el menor daño posible, dentro del perjuicio que siempre se produce cuando se suprime una unidad productiva. En ese sentido, le dimos tranquilidad a la gente de que los créditos laborales estaban totalmente garantizados. Les dijimos a aquellos trabajadores que por los jornales generados no podían acceder al seguro de paro, que no se hicieran ningún problema: si no habían adquirido el derecho para que se lo pagara el Estado, lo que el seguro no les pagara, se lo íbamos a abonar nosotros.

Hoy esa unidad productiva no es viable económicamente. Además tiene cuatro años más de vida porque está fuera del plan de ordenamiento territorial según declaró la Intendencia. Ni siquiera es una unidad con futuro; no tiene presente porque es inviable y tampoco futuro porque no puede funcionar donde está instalada.

Ese es el resumen de la situación de la empresa en Tacuarembó.

SEÑOR PRESIDENTE.- La exposición ha sido clara. Además, despeja una de las dudas planteadas por los trabajadores relativa al seguro de desempleo. Sabiendo que la empresa no es viable económicamente -así se les planteó directamente; es entendible-, ellos vinieron a plantear esta duda y a hablarnos acerca de propuestas puntuales para aquellos trabajadores a quienes si les servía mudarse cerca de algunas de las otras plantas que tiene la empresa; teniendo en cuenta la situación compleja para conseguir trabajo, tendrían la posibilidad o prioridad de incorporarse.

Esos fueron los planteos: la bolsa de trabajo y la cobertura del seguro de desempleo para percibir los meses correspondientes.

SEÑOR GÓMEZ (José María).- Estos dos planteos me los hicieron personalmente y les respondí en los mismos términos: la planta de Tacuarembó no va a volver a ser operada directamente por nosotros.

A algunos trabajadores, por su experticia -dos o tres- se los invitó a desempeñarse en otro lado. Se trata de personas que desarrollan funciones específicas, por ejemplo, algún mecánico que conozca el funcionamiento de las molinerías, electricista o administrativo muy bueno.

Hace unos años, esta planta llegó a trabajar con ciento veinte personas. Luego quedaron ochenta trabajadores. Como recién comentaba con el doctor López, en esto hubo un fenómeno curioso porque cuando respecto al plan de ordenamiento territorial empezamos a hablar con autoridades locales, insistíamos en que nos dieran una mano porque de esa planta vivían ochenta personas. No vendemos autos BMW cuando los márgenes son otros porque el que compra un auto de esa gama no mira mucho los precios. Le vendemos arroz al mundo, somos tomadores de precios; por lo tanto, no hay mucha cintura. Como decía, les pedíamos a las autoridades que nos dieran una mano para hacer la empresa viable. Soy un empleado de la compañía y que cierre una unidad productiva está lejos de hacerme gracia, porque atenta contra mi propio trabajo.

Confieso que cuando hace algunos días fui a hablar con los trabajadores y entré a esa unidad se me cayó el alma, porque imagino lo que pasa por la cabeza de esta gente que se queda sin laburo. Recordamos cuando compramos esa planta, invirtiendo en el armado de los equipos y que hoy desempeñándose solamente veintitrés personas se queden sin trabajo, no es fácil. Es un fenómeno raro porque cuando planteamos estas inquietudes no encontramos oídos o quizás no fuimos muy convincentes en el planteo. En aquella época advertíamos que de esta planta viven ochenta familias, más fleteros, talleres que prestan servicios, toda una estructura montada en la ciudad. Pero a pesar de que hablamos y hablamos se ve que no fuimos convincentes o quizás ese peso no era importante en Tacuarembó. Encontramos barreras y más barreras en la Intendencia, en la Junta, en la Dinama; ¡una barrera atrás de la otra! Por ejemplo, en 2013 pedimos la habilitación sanitaria al Ministerio de Salud Pública. En 2016 nos llegó una nota del Ministerio expresando que como escucharon que la planta cerraba quería saber si íbamos a seguir con el trámite. ¡El trámite fue iniciado en 2013! ¡Tres años para tramitar la habilitación sanitaria de una planta en Tacuarembó! Es extremadamente difícil trabajar en condiciones donde a veces uno siente -sé que no es así; puede ser un tema de ineficiencias, desconexiones o desalineamientos- que alguien está planificando sistemáticamente cómo hacer para dinamitar toda una operación! ¡Es una carrera de vallas!

La situación que está atravesando el sector arrocero es terrible y les llega no solamente a Glencore sino también a Saman, Casarone, Coopar, a todas las empresas arroceras uruguayas. La situación arrocera es terrible y las perspectivas para el próximo año son aún peores.

No nos dieron una mano -no digo que nos regalaran algo- para hacernos la vida fácil, para que las cosas funcionaran, para no caer en una red burocrática con trabas de la Dinama, trabas de la Intendencia, trabas del Ministerio de Salud Pública, trabas y más trabas. A veces me sorprendo ver cómo llegamos a situaciones como estas en las que luego de haber tomado determinadas decisiones es difícil revertirlas. No tengo siquiera la chance de revisar nada; lo que puedo hacer es ver cómo resarcir a la gente lo mejor posible. Es la alternativa que tenemos.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Saludo la presencia de la delegación.

Iba a hablar acerca del gran desafío que hay por delante, porque los números son impactantes. Cuando vemos que en el mercado se están instalando secadoras que hacen el trabajo diez veces más rápido, quiere decir que el desarrollo llegó y se instaló, y con él las tecnologías.

Indudablemente, esta Comisión de Legislación del Trabajo tendrá que legislar sobre algunas acciones que tienen que ver con la exposición al trabajo. En ese sentido, habrá que evaluar si es recomendable trabajar ocho horas y durante cuántos días porque cada vez más el sistema productivo retirará a más gente de los trabajos.

La tecnología vino y se instaló; de eso también nos hablaba hace unos días la gente del LATU. Se querrá reconocer o no pero en la industria pasa eso.

Se trata de un molino que quedó en la obsolescencia no porque no se quiso invertir -se invirtió y se aplicaron recursos- ; no se dieron las respuestas que tuvieron que haberse brindado en el momento oportuno. Entonces, cuando se toma una decisión es tarde luego revertirla y más con lo que ocurre ahora.

Glencore sale de Tacuarembó pero me gustaría saber en qué departamentos continúa trabajando.

SEÑOR GÓMEZ (José María).- Glencore mantiene su capacidad en Melo -es una planta grande-, en Colonia Palma -a unos cuarenta kilómetros al sur de Bella Unión- y en Plácido Rosas, con una planta de parbolizado relativamente nueva, de 2010, la más moderna que tenemos. Y en Treinta y Tres funciona una unidad de recibo y acopio.

Glencore no se está yendo de Uruguay, sino que está tratando de conservar las unidades más eficientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- La exposición ha sido muy ilustrativa.

Agradecemos la gestión si para los trabajadores existe alguna otra posibilidad.

Nuestra deuda es haber trabajado más para solucionar problemas en las fuentes de trabajo.

(Se retiran de sala representantes de la dirección de la empresa Glencore S.A)

(Ingresa a sala una delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT))

——Damos la bienvenida a la delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT), integrada por los señores Leandro Ferreira, Miguel Marrero, Winkler Noble, Jorge Suárez, Federico Pereyra y Antonio Diez.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Agradecemos que nos hayan recibido. Estamos acá para plantear dos temas que están muy conectados y nos preocupan mucho ya que ambos están vinculados directamente a los puestos de trabajo de trabajadores del transporte de distintos sectores. Uno es la situación de los compañeros de la excooperativa Raincoop, sobre todo porque aún permanecen trescientos compañeros en el seguro de paro. El segundo tema es la llegada al país de la empresa Uber y el punto de vista de los trabajadores sobre estas nuevas aplicaciones que intentan enquistarse en nuestro país, en nuestra sociedad, sin cumplir ninguna de las reglamentaciones vigentes. Seguramente, serán los compañeros del Suatt, que manejan mejor el tema, quienes lo presenten.

Yo voy a dar un pantallazo de la situación de Raincoop. Como ustedes saben, la cooperativa -cerrada a partir del 1° de junio de este año- tenía seiscientos trabajadores. La inmensa mayoría eran socios y tenía unos cincuenta empleados. Luego de algunas negociaciones bastante largas y difíciles, con la ayuda de la

Dirección General de Trabajo, logramos llegar a un acuerdo que establece que la inmensa mayoría de esos compañeros -con excepción de unos cincuenta trabajadores que aún permanecen en una bolsa de trabajo, a los que les estamos buscando trabajo junto con las empresas, algunos delegados de organismos gubernamentales y de la Intendencia de Montevideo- están con destino en tres empresas. Coetc va a tomar a 182 trabajadores; UCOT, a 170, y Cutcsa, a 127.

En este momento hay alrededor de un 40% de trabajadores que ya están trabajando en las diferentes líneas. Hoy las líneas que tenía Raincoop se están cumpliendo en alrededor del 60%, tanto en el área urbana, regulada por la Intendencia de Montevideo, como en el área suburbana, regulada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Nuestra preocupación se centra en que hasta este momento no hay ningún acuerdo firmado ni documentado en ningún ámbito. Lo único que salió hasta este momento es la resolución de la Intendencia de Montevideo de retirar las líneas a la cooperativa Raincoop y otorgarlas en forma provisoria, precaria -como son siempre las concesiones de líneas- a las tres empresas que nombré anteriormente. En lo que tiene que ver con los puestos de trabajo, la forma en que serán repartidos, las condiciones de trabajo de los compañeros, hasta este momento no hay nada firmado. Eso nos preocupa muchísimo, primero que nada porque no está establecido qué va a pasar con esos compañeros. Hasta ahora solo tenemos acuerdos verbales que no han sido refrendados -como decía- en ningún documento. Ni siquiera los compañeros que ya están trabajando -ese 40%- de trabajadores tiene seguridad alguna de que este negocio efectivamente se vaya a concretar y no vaya a tener vuelta atrás. ¿Por qué? Porque las asambleas de las dos cooperativas -Coetc y UCOT- hasta este momento todavía no han ratificado la solución a la que se llegó y, a su vez, la empresa Cutcsa no ha tomado más que ese porcentaje de gente cuando aparentemente es la que tiene mayores condiciones por tener ómnibus en cantidad suficiente como para tomar a los compañeros.

Además, nos preocupa muchísimo que esta discusión y redistribución de los compañeros se haga en el marco de una reestructura de transporte propuesta por la Intendencia de Montevideo, que tiene un objetivo bien claro desde el punto de vista de los trabajadores: reducir el precio del boleto y el pago de los subsidios -particularmente a la tarifa- que brinda la Intendencia de Montevideo y que -para decirlo de manera simple- es un complemento del precio del boleto que paga el pasajero. Se trata de una cantidad de dinero muy importante que va mensualmente a las empresas. Se trata de alrededor de US$ 24.000.000 anuales que brinda la Intendencia para bajar un poco el costo que paga el usuario. Como la Intendencia está en un proceso decidido de bajar ese costo, ha llamado a participar en las negociaciones tanto a las empresas permisarias como a los trabajadores y desde la Unott le pedimos que suspendiera ese proceso de discusión hasta tanto no se aclare la situación de los compañeros de Raincoop; no hasta que entre el último sino hasta que se defina cómo va a ser el proceso, cuáles van a ser los plazos y, sobre todo, cuáles son las seguridades que tienen los compañeros.

De cualquier manera, ese proceso sigue avanzando. Se van agregando nuevos elementos y nos preocupa especialmente que algunas de las empresas, en particular la sociedad anónima que está inserta en esta definición del tema, no haya citado hasta ahora a ningún compañero que trabaje como guarda. Sin ninguna duda, el puesto de guarda está en riesgo. Es una preocupación fundamental para nosotros. Desde la Unott estamos dispuestos a discutir y a llevar adelante un proceso consensuado. No nos negamos a la incorporación de tecnología, pero nos negamos terminantemente a que se sustituya a los trabajadores, a que se haga de forma tal que queden trabajadores en la calle. Estamos dispuestos a hacerlo siempre y cuando haya determinadas garantías, y para eso, se precisa tiempo.

Además, nos preocupa que algunos actores políticos entiendan que un importante aporte para la reestructura del transporte de Montevideo pase por no tomar a la totalidad de los compañeros de Raincoop; desde el punto de vista de la Unott, sería absolutamente inaceptable.

En resumen: tenemos trescientos compañeros sin trabajar y no se sabe en qué plazo lo van a hacer. La inmensa mayoría está usando el beneficio del seguro de desempleo. Hay una decena de compañeros que por problemas particulares -por no tener antigüedad en el BPS como trabajadores de Raincoop o por ya haber usufructuado el beneficio en actividades anteriores- están sin seguro de paro desde el 1° de junio; es decir que hace casi tres meses están sin ingreso alguno, esperando que se los tome y no sabemos por qué todavía no hay ningún acuerdo firmado a nivel de la Dinatra. Hemos solicitado a la Intendencia de Montevideo -principal regulador del transporte en el departamento- que convoque a las empresas y, si hay problemas para

firmar, se sepa cuáles son. Hoy por hoy, los trabajadores ni siquiera sabemos cuáles son los problemas que están impidiendo la firma de ese acuerdo. Particularmente nos preocupa la situación de los compañeros que están sin seguro de paro y del transporte en general, ya que debido a esta reestructura -que no sabemos qué puntos va a tener- estamos con una gran incertidumbre acerca de los puestos de trabajo, sobre todo de los compañeros que hoy ocupan las funciones de guarda y de los que desempeñan las de inspección y recaudación que, a partir de la incorporación de tecnología, van a tener grandes cambios.

SEÑOR DIEZ (Antonio).- Soy del sindicato del taxímetro. Ya habíamos estado en esta Comisión planteando cómo veíamos que podría afectar a nuestro gremio la instalación de Uber en Montevideo.

Hace aproximadamente un mes nos declaramos en conflicto e hicimos una ronda de conversaciones con las autoridades; después, nos declaramos otra vez en conflicto y volvimos a hacer la ronda. En la última reunión con el Intendente de Montevideo dedujimos que había un intento de regulación del sistema y ya veíamos que afectaba demasiado al sector. En ese marco, se empezó una segunda etapa del conflicto con la instalación, la semana pasada, de una carpa frente a la sede de la Intendencia de Montevideo que mañana va a estar frente al Palacio Legislativo. También nosotros nos enfrentamos a la pérdida de puestos de trabajo en el sector, que se está reconvirtiendo: trabaja un solo chofer -normalmente serían dos- durante jornadas largas para poder llevar un jornal a la casa, y otro pierde el puesto de trabajo. Se están afectando la recaudación, el salario de los trabajadores y nadie ha hecho nada en contra de esta gente que está pasando por arriba del gremio del taxi, ofreciendo villas y castillos para llegar a adueñarse del sector y después hacer lo que quiera. Esto nos perjudica en gran forma. Empezó por acá, en el taxi, pero ahora también están afectados el transporte de carga, los transportes escolares, etcétera. Sin duda, va a afectar a todo el transporte si no se hace algo en contra de esta aplicación. Vino, avasalló, no paga ningún impuesto, se lleva el dinero, y nosotros estamos quedando en la calle.

Aparte, como decimos nosotros, no tenemos posibilidades de reconversión. El capital y la patronal del taxi tienen poder de reconversión -dejan de hacer esa actividad y ponen un quiosquito-, pero la mayoría de los trabajadores del taxi no tienen otra opción que ser chofer de taxi. Si nos dijeran que se terminó el servicio de taxímetro, buscaríamos la forma de hacer otra cosa, pero, como les digo, la gran mayoría solo tiene sexto de escuela, libreta de conducir y se dedica al taxi. No hablo del eventual sino de gente de veinte y treinta años en el servicio, que está perdiendo su puesto de trabajo.

SEÑOR MARRERO (Antonio).- Particularmente, no nos negamos a la incorporación de la tecnología -como dije con respecto a la reestructura del transporte- sino a que esta empresa se instale sin regulación alguna. Además, pretendemos que no se haga una legislación a la medida de Uber. ¿Por qué decimos esto? Porque aparecen por ahí algunas voces que dicen: "Estamos generando una reglamentación". Nosotros decimos que ya existe la reglamentación para el servicio que presta esta empresa, que no es una aplicación telefónica sino una empresa de transporte que se presenta bajo una aplicación telefónica, como no es el 141 una línea de llamadas de teléfono sino una forma de acceder al taxímetro mediante una llamada de teléfono. Hacemos hincapié en esa definición, en ese concepto y nos parece muy importante trasmitirlo así.

Reitero: esa reglamentación existe. Si Uber es una empresa de transporte, se tiene que asimilar a alguna de las formas de transporte que ya existen. Si es un remise, que funcione como tal, que pague los laudos y los tributos correspondientes. En todo caso, si fuera necesario, que se le otorgue algún permiso más para ser remise. Además, tenemos entendido que en la inmensa mayoría de los departamentos del Uruguay existe la posibilidad de pedir permisos; habría lugares donde se pueden otorgar nuevos permisos para remises. Si es un taxímetro, que se asimile a las normas que regulan el taxímetro en el Uruguay entero, porque este no es un problema que afecte solo a Montevideo.

Por otro lado, vemos que hay diferentes modos de pararse de parte de los distintos organismos estatales. Algunas intendencias lo han hecho con mucha firmeza, decididamente, para frenar el avance de esta empresa trasnacional que viene a afectar el trabajo de los uruguayos; hay otras que simplemente están dejando pasar el tiempo para ver cómo se instala y trabajar con la política de hechos consumados: "Ahora que ya está, no podemos hacer nada para sacarla".

Nosotros queremos hacer hincapié en que no es una aplicación sino una empresa de transporte que, sin duda, se va a extender a otras actividades. En el mundo existen múltiples empresas y, por eso, no queremos personalizar en Uber, que es la que está en los titulares de los diarios. Ya hay intentos de instalación de nuevas empresas, no solamente en el rubro del transporte sino en múltiples actividades, siempre con la

característica de no detenerse en ninguna regulación y no pagar ningún tributo en lo que tiene que ver con el Estado ni con los trabajadores.

SEÑOR PUIG (Luis).- En lo que tiene que ver con la denuncia sobre Uber, el Suatt estuvo en la Comisión y realizó varios planteamientos en cuanto a que lo considera un claro ataque a los puestos de trabajo del sector señalando las reacciones que estaba provocando esa instalación de hecho, trabajar con una política de hechos consumados.

Al mismo tiempo, otras cosas surgen en torno a esto. Por ejemplo, nosotros planteamos una preocupación porque parecería que Uber tendría que regularse por los mecanismos de servicio público de transporte -que existen y están siendo violados por esta empresa- y, sin embargo, aparecían voces que decían que, en todo caso, había que flexibilizar las condiciones del taxímetro. Se ponía como ejemplo el retiro de la mampara y nos parece que ese tipo de planteamientos es doblemente peligroso porque la instalación de la mampara salvó muchas vidas de trabajadores. Entonces, ahora no se trata de decir que Uber se instala de hecho y hay que flexibilizar las condiciones de seguridad en el trabajo. Eso es sumamente grave y comparto lo que decía el señor Marrero en el sentido de que debe adaptarse a la reglamentación existente.

Por otra parte, es peligroso que utilice ciertos mecanismos de *marketing:* ingreso, genero conflicto y, a partir de eso, tengo propaganda permanente en los medios de comunicación. Es una estrategia que ha manejado esta empresa en diferentes partes del mundo.

Entonces, plantearse mayor flexibilización en las condiciones de trabajo y de seguridad en un área en la que hay bastante flexibilización ya -los trabajadores realizan turnos de doce horas- no nos parece que sea la salida. Estamos hablando de un servicio público de transporte y la regulación existe. No se puede flexibilizar. En todo caso, si alguien quiere incorporarse al sistema, tendrá que cumplir con toda la reglamentación actual. No se puede generar una política de hechos consumados. Nos parece que eso es sumamente peligroso.

En relación con los puestos de trabajo de los extrabajadores de Raincoop, hay situaciones muy preocupantes; en primer lugar, la cantidad de trabajadores que al día de hoy no han accedido a un lugar de trabajo a pesar de que las líneas están adjudicadas. La contrapartida tiene que ser que los trabajadores ingresen.

El tema del guarda no se resuelve en una sustitución por tecnología; aunque es bienvenida, hay cosas que no puede sustituir. La función del guarda, que genera que el conductor pueda dedicarse a conducir el vehículo despreocupándose de otros temas, difícilmente pueda ser sustituida por tecnología para el cobro del pasaje. Hay que analizar la cuestión de las condiciones de trabajo y, sin duda, la situación de los trabajadores que no accedieron a un puesto de trabajo.

Quisiéramos un informe de la Intendencia de Montevideo, de las cooperativas y de la sociedad anónima que va a usufructuar las líneas que tenía Raincoop, porque no puede ser que el mecanismo de ajuste sean los puestos de trabajo o las condiciones o la seguridad. Los compañeros del taxímetro plantearon esto hace mucho tiempo en relación con las radios que, desde nuestro punto de vista, cumplen una función también en lo que tiene que ver con la seguridad del trabajador. Entonces, la flexibilización de las condiciones de trabajo es una orientación preocupante que aparece en varias áreas. Parece que es fruto del progreso, que es inevitable, y nosotros pensamos que hay áreas donde no es posible transar, que son la salud, la seguridad y las condiciones de trabajo.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Agradezco la presencia de la delegación.

Me gustaría saber cómo se desglosa esa torta de los US$ 24.000.000 anuales que aporta la Intendencia. ¿Cuánto corresponde al sector cooperativo y cuánto a las otras empresas?

Con respecto a Uber, no comparto el servicio. Ayer estuvimos trabajando con los compañeros del taxi de nuestro sector. Pienso que tendríamos que trabajar con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y con la División Tránsito y Transporte de la Intendencia. Hay violaciones a los derechos que los trabajadores han conquistado con respecto a los aportes. Hay gente trabajando en negro. También al sindicato del taxi hay que pedirle que dé una mano en ese aspecto porque hay mucha gente en el taxi nocturno, trabajando en negro. Es un tema que hay que discutir entre todos. Estamos pidiendo un control al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no solo en el transporte sino también en otras áreas con respecto a la desregulación.

Hoy viene una aplicación de una empresa que está totalmente desregulada. Para mí esa empresa, esa aplicación, no tiene razón de ser. Ya en México se está viendo su retroceso por un problema; como bien decía el delegado del Suatt, termina hasta en la salud una aplicación así.

En nuestra sociedad, la aplicación de políticas desregulatorias nos ha hecho echar por tierra a emblemáticos sectores industriales como el de la aguja. Este sector está totalmente desregulado y las compañeras trabajan en sus hogares, en condiciones precarias. Es importante ver esto con el enfoque de ir frenándolo desde ahora en el marco de la experiencia que se está teniendo en México. Hoy parece que hay un grupo al que le puede servir, pero después todo el mundo se va a ver afectado, máxime teniendo en cuenta la cantidad de automóviles cero kilómetro que se venden en Uruguay en relación con la población que tiene. Cualquier trabajador lo puede tomar como una changuita, pero no se da cuenta de que está desregulando el mercado y que detrás de eso vienen otros problemas colaterales.

Reitero: en primer lugar, me gustaría saber cómo se desglosan los US$ 24.000.000 y, en segundo término, decir que no estoy de acuerdo con Uber.

Solicito a la presidencia que se convoque al director de Tránsito y Transporte de la Intendencia de Montevideo y a representantes de la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para conversar sobre los controles.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- El tema relacionado con Raincoop lo vivimos muy de cerca, y no solo en este período político, porque es un proceso de larga data.

En ese sentido, quiero hacer algunas consideraciones.

La negociación que estuvo sobre la mesa en diciembre tenía un paralelismo totalmente diferente, tanto por las condiciones como por la forma en que se dio. Yo asumo algunas responsabilidades. Sin embargo, fuimos claros cuando salimos a la prensa a hablar del monopolio de Cutcsa. Entendíamos que los diferentes actores estaban trabajando en un sistema compartido mixto entre las cooperativas y las sociedades anónimas de aquel momento, que era COME, el cual brindaba las garantías a los trabajadores. Estoy hablando de garantías de trabajo y de razón social. Las condiciones económicas también son totalmente diferentes. Esa es otra discusión que me parece está en el tapete.

Me gustaría saber qué pasó en la última reunión que tuvieron en el Ministerio.

Nosotros vamos a citar a las autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y de la Intendencia para analizar cómo viene el proceso a fin de seguir avanzando políticamente en la inserción de estos trabajadores y en el buen sistema de trabajo que tiene que tener el transporte.

En cuanto a Uber, nuestra bancada tiene una posición firme sobre este tema. Mi grupo político está en contra de Uber. Hay mecanismos en la regulación del sistema de transporte para poder desarticular este trabajo que está haciendo esta empresa. Nosotros estamos a favor de que el sistema tecnológico siga avanzando, pero enmarcado en la regulación que tiene este país. Si es necesario seguir avanzando en diferentes regulaciones lo haremos, pero en este caso los entes tienen la posibilidad de regular.

Yo soy de Canelones. Allí estamos trabajando fuertemente con el ejecutivo departamental a fin de combatir el trabajo que hace Uber en el territorio. Se ha comprobado que se puede trabajar en ese sentido.

Entendemos que el proyecto de ley no cubre todas las expectativas. Se quiere englobar a todas las aplicaciones cuando en realidad son diferentes en los distintos ámbitos que tienen incidencia. Es difícil crear una ley e incluir todos los procesos tecnológicos cuando existen diferentes aplicaciones y formas de trabajo.

Creo que la Comisión Especial de Ciencia y Tecnología está esperando que venga algún material para el análisis de este proyecto de ley de Uber.

SEÑOR NÚÑEZ (Gerardo).- Queremos complementar la solicitud de invitación a la Intendencia de Montevideo y al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social convocando también a los compañeros de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas que están trabajando en este tema en el cual se conjugan intereses, tanto desde el punto de vista del transporte para el conjunto de los uruguayos, como de

legislación laboral. En el caso de Raincoop, estamos hablando de la fuente laboral de muchas familias uruguayas y, en el caso de Uber también, pero con el agravante de que esta empresa desarrolla su trabajo de una manera particular. No estamos en contra de la aplicación como tal, pero sí con su puesta en práctica en los distintos países. En el caso de Uruguay, claramente se afectan las relaciones laborales, y un montón de elementos que ponen en tela de juicio el marco normativo. Es una aplicación que desregula las condiciones básicas de trabajo y flexibiliza las condiciones laborales. Por tanto, estamos ante una iniciativa mundial que muestra el neoliberalismo en las actuales circunstancias; dinamita la normativa estatal y pública en cada uno de los países que se presenta y genera condiciones desde el punto de vista laboral que son caldo de cultivo para las grandes transnacionales. Al mismo tiempo, genera un enfrentamiento entre la gente que trabaja, porque hay trabajadores que por querer hacer un peso no se dan cuenta de cómo repercute esto en los compañeros del taxi y en la economía global. Pensemos si esto se aplicara en el mundo productivo; mañana tendríamos trabajo esclavo en Uruguay.

Esto nos debe llamar a responsabilidad a todos los uruguayos, porque si vamos a comprar un producto, para cuya elaboración no se cumplió con las normas laborales, convenios salariales, u otra ley, de alguna forma lo estamos avalando. Entonces, tiene que haber un control desde el punto de vista estatal, pero también desde el punto de vista social. Tenemos que convencer a nuestra gente, a los uruguayos, de que ese tipo de cosas, por más que sean más baratas, son más caras. Capaz que ahora nos sale $ 50 más barato, pero nos generará una situación que va a impactar en muchos lugares.

En esta misma Comisión en algún momento se analizó la necesidad de insertar la trazabilidad como elemento en el proceso productivo y dentro de ella el componente del cumplimiento de las normas laborales, fundamentalmente teniendo en cuenta la experiencia de las compañeras de la aguja, de la vestimenta. Para nosotros es un elemento central que hace a una dinámica global y nacional y tiene que ser parte de una política pública de Estado.

Por tanto, respaldamos ambos planteos que van muy de la mano y ojalá podamos contar en los próximos días con la presencia de representantes de la Intendencia de Montevideo. Y digo Intendencia de Montevideo porque es la más grande y donde más fuerza puede llegar a tener esta aplicación. Además, la problemática de Raincoop está muy vinculada con lo departamental. Por tanto, creemos que es importante que se pueda cursar esta invitación extendiéndola a los compañeros de las Comisiones de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y a los de la Comisión Especial de Ciencia y Tecnología a fin de echar claridad sobre la situación de Uber en Uruguay.

(Diálogos)

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Hemos sido convocados para reunirnos mañana al mediodía con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, y el lunes a las 17 horas con la de Innovación, Ciencia y Tecnología, ambas de la Cámara de Representantes.

SEÑOR SUÁREZ (Jorge).- Voy a contestar algunas de las inquietudes planteadas por los compañeros.

Se nos preguntaba sobre los 24.000.000 de subsidio, y nosotros queremos dejar claro que no se le da plata a las cooperativas ni a las sociedades anónimas; se están subsidiando las políticas sociales que el gobierno ha implementado durante 25 años. Cuando el jubilado viaja gratis los domingos, se están subsidiando políticas sociales. No le estamos dando dinero a las cooperativas ni a las sociedades anónimas; y no hay nada diferenciado, es por porcentaje de venta de mercado. Los números reales que obtiene cada uno, los tienen la cooperativa y la Intendencia, que lo regula mediante la paramétrica.

El diputado Reutor nos preguntaba qué pasó de diciembre a la segunda negociación que se realizó por Raincoop. Creo que todo va hacia la forma desprolija -y lo digo con todo respeto- en que la Intendencia va llevando la negociación. Hoy se nos dice que no se llama al ámbito por el riesgo de que caiga el acuerdo. Nosotros hemos preguntado qué acuerdo hay y cuál es el riesgo. Como trabajadores hemos luchado mucho, durante meses. Primero, llevamos la propuesta del 24 de diciembre, que marcaba 3,5 personas por coche. Pero la falta de confianza y de respaldo del Gobierno Departamental no le dio certeza ni firmeza a la asamblea para votar esa propuesta, más allá de que a nivel del gremio y de algunos sectores se ha trabajado firmemente en ese aspecto.

Asimismo, debemos decir que la última asamblea que votó Raincoop empezó a las 8 de la mañana, pero se postergó hasta las 12 de la noche porque no había propuestas sobre la mesa. Ese es el rumbo que nosotros queremos remarcar, y denunciar la forma en que se ha llevado todo esto adelante. A todos los ámbitos a los que hemos ido pedimos la propuesta quinquenal de reestructura de la Intendencia. En ella no solo se involucra a Montevideo, sino a más empresas, por ejemplo, Copsa, que trabajan en el sistema metropolitano. Hoy ese sistema debería llamarse así, y no por la tarjeta, sino porque abarca Montevideo y zonas limítrofes. Pedimos a la Intendencia y al Estado que nos mostraran el programa de gobierno o el programa departamental en el que se estableciera cómo iban a ser estos cinco años, para poder trabajar en conjunto. Así podríamos ver qué partes nos benefician y cuáles son negativas, a discutir sobre ellas. Hasta el momento no tenemos nada; lo único que tenemos son anuncios de la televisión que dicen que el guarda es un problema. Hoy nos paramos en una definición: la reestructura es puramente económica, no es para buscar soluciones a Montevideo. Lo que sucede es que no hay plata para el subsidio.

Para nosotros todo esto es muy preocupante, porque lo primero que se pone sobre la mesa es que se debe sacar al guarda. En la Intendencia nos dieron un taller en el que nos mostraron una gráfica que mostraba que para marzo el guarda significaría $ 3,3 en el sistema. En el medio de una integración en la que se había prometido que no se iba a discutir la reestructura hasta que no finalizara esta integración, surgió nuevamente el aumento a la tarifa, que como trabajadores no lo vamos a discutir. Nos preocupa el sistema cooperativo, porque no hay políticas diferenciadas, son iguales para todo el mundo. Eso lo discutirán los directores de la cooperativa.

Estamos apuntando a marzo, cuando el aumento del salario será un poquito más significativo y la Intendencia anuncia que sacará parte del subsidio. Pero esos anuncios no están plasmados en un documento en el que podamos ver todo en conjunto. Como decía Miguel Marrero, estamos dispuestos a discutir todo, pero todo, no solamente la situación del guarda, como si fuera un peso. La Intendencia está diciendo que los coches tienen que estar más limpio, que debe haber un mejor horario, que deben ser más rápidos y no tener guarda. En ese caso, parece que el transportista es el malo de la película. Es preocupante que luego de un proceso que lleva 25 años hoy se diga que el transportista es el malo de la película.

Teniendo todo eso en cuenta llegamos a la última propuesta de Raincoop, en la que se establecían 3,1 personas por coche. Debido a la desesperación porque ya llevaban cuatro meses sin cobrar salario, la gente tuvo que aceptar esa propuesta; no la tomaron porque fueran conscientes de que era buena. A partir de ahí se comenzó a luchar. La Intendencia nos citaba casi todos los días para hacer una lista de prelación. Nosotros mismos debíamos juzgar a los trabajadores por las faltas que tenían durante cuatro o cinco meses sin cobrar el salario. O sea que al pobre trabajador que tenía hijos y cobraba $ 5.000 lo pasamos para el final de la bolsa. Pero tuvimos que hacerlo, con el afán de seguir en el proceso y que se integrara la mayor parte de trabajadores. Hasta ese momento estuvimos trabajando en el Ministerio, con la Intendencia y con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Después de que se logró cerrar la empresa Raincoop y la Intendencia hizo la negociación con las empresas, no nos citaron nunca más. Para nosotros esto es muy preocupante, más aun cuando decimos que ese acuerdo es lo que le da un poco más de extensión en el seguro de paro. Hay 11 compañeros que no tienen seguro de paro y podría lograrse; podría haberse logrado algo durante la firma del acuerdo. Entonces, controlaríamos directamente a las empresas para ver que cumplan con las normas, frente a los entes reguladores. En la comisión debemos controlar los permisos que tienen las empresas; si tiene 25 coches en servicio, hay que multiplicarlos por 3,1 y eso da la cantidad de trabajadores que debe tener.

También se deben tener presentes otras cosas. No es lo mismo la posición de una sociedad anónima que ya tiene los coches prontos, que la de las cooperativas en la que los cooperativistas están haciendo un esfuerzo interno, trabajando con el síndico, para poder comprar los coches de Raincoop. Hay dos empresas cuyo mayor problema es que no tienen unidades. Las empresas se han cansado de llamar a la Intendencia para que les dé un respaldo; siempre hubo respaldo. La Intendencia pasada brindaba respaldo, pero no sucede lo mismo con la actual. No se ha realizado ni una llamada para negociar a fin de ver qué se va a hacer con los coches.

Queremos que se discuta todo dentro del ámbito y que se haga la integración lo antes posible; luego comenzaremos a discutir la reestructura.

La Intendencia hizo una encuesta a 2.500 montevideanos para saber cómo habían viajado el día anterior. A mí me gustaría que esa misma encuesta se la hicieran a los trabajadores para saber cómo trabajaron ese día. Entonces, si la reestructura es netamente económica también podría contener condiciones para los trabajadores.

Acá hay compañeros del transporte y conocen la tarea, pero debo decir que no es fácil. Hay estudios de la Facultad de Medicina que demuestran que sufrimos estrés, contracturas, pérdida de audición y de vista. Todo eso debe estar dentro de la reestructura.

La Intendencia ha anunciado la incorporación de 1.000 locales para la recargar de las tarjetas. Por un lado, se habla de sacar al guarda y, por otro, de que la recarga de las tarjetas estará a cargo de sectores que no pertenecen al transporte. En ese mismo sentido va lo de Uber, sobre lo que nosotros discutimos en la Intendencia. Se ha hablado de regular el Centro y Ciudad Vieja porque hay muchos autos; se nos dijo que se van a hacer estacionamientos subterráneos, pero a la vez entra otra empresa y se instala. Se plantea que hay que sacar coches de la calle, que hay que reubicar al guarda y, por otro lado, se implementa un sistema de cobranza y se permite el ingreso de Uber.

SEÑOR DIEZ (Antonio).- Voy a contestar la inquietud planteada por el diputado Puig respecto a la mampara. La patronal del taxi tiene como táctica quitar una herramienta de seguridad a los trabajadores cada vez que aparece alguna innovación tecnológica. Lo primero que se quitó fue la radio. Luego de varios años de lucha y de pagar con la vida de algunos trabajadores, parece que se va a volver a instalar la radio, como seguridad en el coche. Aunque la patronal del taxi sigue violando esa norma, porque los coches no tienen codificador ni un montón de cosas. Ellos se comprometieron a reinstalarla; esperemos que lo hagan.

Con respecto a la administración del servicio, quiero decir que si se asimilara a Uber y a la gente que trabaja con esa aplicación -no sé si es cierto, supongamos que son 500-, serían 500 taxímetros más. Con eso lo que haríamos sería compartir la miseria. Si el sistema fuera diferencial, de acuerdo con lo que se ve en el mundo, un sistema se va a comer al otro. Entonces, se plantea que se quite la mampara. Hemos tenido muchas conversaciones con la Intendencia de Montevideo y con el Ministerio de Economía y Finanzas. El intendente dijo que él tenía autoridad para decidir qué se haría con la mampara, pero que por el momento no se discutía ese tema. Ahora se ha dicho que la patronal va a sacar a la calle 400 coches sin mampara, lo que nos genera otro conflicto a los trabajadores.

Por otra parte, quiero decir que hace años que nosotros venimos denunciando el trabajo en negro en el sector. Se han hecho algunas inspecciones, pero no en gran forma. Como hay una empresa que viene, viola todas las leyes y pasa por encima de todo, parecería que la reacción de los propietarios ha sido la de violar las leyes. Como estas empresas vinieron e hicieron lo que quisieron y no pasó nada, ellos hacen lo mismo, porque no va a pasar nada. Creemos que no es así.

A raíz del hecho de violencia que cobró la vida de dos trabajadores, el ministro de Economía y Finanzas dijo en la prensa que en tres meses no habría más dinero en el taxi. Nosotros dijimos que sería improbable que pudiera hacerse. De hecho, llevamos nueve meses trabajando para quitar el dinero del taxímetro y todavía no tenemos ni siquiera un aparatito para cobrar.

El domingo el intendente anunció que la STM va a servir para pagar el taxi, pero todavía no están los instrumentos necesarios para llevar adelante ese mecanismo. De acuerdo con lo que nos dijeron, en los próximos dos meses estarían instalando los sistemas de cobro electrónico en los taxímetros. La instalación de ese sistema llevó a que se generaran tarjetas prepagas y de crédito. Ahora la tarjeta OCA es internacional para poder pagar Uber. Todos los sistemas que se iban a utilizar en el taxímetro, se están implementando para que la gente pueda viajar a través de Uber, Easy Taxi o Cabify, que ofrecen hasta aviones para viajar. Hace meses que estamos trabajando en la Intendencia para mejorar el servicio del taxímetro. Por ejemplo, se propusieron coches más amplios, para que la gente no se golpeara con las mamparas. Ahora todo eso cae en saco roto porque esa gente viene y hace lo que quiere.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Voy a contar una anécdota que ilustra el problema de seguridad que se puede desencadenar. El 25 de agosto las hijas de un compañero volvían a la casa, un inspector de tránsito detuvo el vehículo para pedir la documentación y el chofer no la tenía. Hizo bajar a las muchachas, el vehículo quedó detenido y las chicas lógicamente se fueron en un taxi. Digo esto porque fue lo que ocurrió en México en algún momento y va a llevar a que tengamos un Uruguay desregularizado.

Imagínense que un particular compra una aplicación y tiene en vista a alguien que quiere hacer desaparecer. Esto puede ocurrir sin que nadie se entere y ha sucedido en muchos países.

Además, se puede generar un problema con el turismo en cuanto a la seguridad. Por lo que habría que analizar el asunto desde varios puntos de vista y uno de ellos es el país que queremos vender como destino turístico. Aquí hemos regulado los espacios que tienen que ver con la convivencia ciudadana, como el taxi y el transporte urbano, y por eso hay autonomía de regulación por parte de las Intendencias.

Quiero que quede constancia en la versión taquigráfica que esto atenta contra la seguridad ciudadana y en un futuro lo hará contra la imagen del país. Eso fue lo que pasó en México. Por lo tanto, la desregulación que se da por la bajada de esta aplicación puede llegar a mostrar un país poco seguro, al contrario de lo que se quiere trasmitir.

Cuando me contaron lo que sucedió con las hijas del compañero, me puse a pensar que se retuvo el vehículo y la empresa no dio ninguna garantía. Pongo este ejemplo para incluir un punto de vista que hasta ahora no ha sido analizado.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- A modo de complemento, me permito sugerir que la Comisión convoque a los representantes de Inacoop, que en la medida de sus posibilidades dieron una muy buena mano cuando se produjo el cierre de Raincoop. Tanto los trabajadores como las empresas en algún momento planteamos soluciones que el organismo no podía brindar por su naturaleza, por ejemplo ayuda económica para solventar una cooperativa que estaba transitando por un proceso de caída desde hacía mucho tiempo. Los trabajadores estaban aportando permanentemente jornales al trabajarlos sin cobrar en forma solidaria, dejando para atrás tanto los sueldos como las alícuotas durante muchísimo tiempo.

Para los trabajadores del transporte el cierre de Raincoop no fue la caída de una empresa más, sino que se trata de la última cooperativa que quedaba de la vieja Amdet. Nuestra cooperativa estuvo presente durante más de cuarenta años en cada una de las luchas del pueblo uruguayo, particularmente en la época de la reconquista de la democracia. Además, la Intendencia de Montevideo anunció que está preparando un documento y estamos esperando que se presenten las conclusiones, que tiene que ver con cómo se trata a las cooperativas desde el Estado. Nosotros siempre decimos que no hay políticas preferenciales hacia las cooperativas, a pesar de que entendemos que debería ser así porque se trata de una economía solidaria. No obstante, sucede totalmente lo contrario y hay políticas que atentan contra la vida de las cooperativas. Por ejemplo, a nivel tributario las cooperativas aportan muchísimo más que las sociedades anónimas. Todos los trabajadores de las cooperativas, sea cual sea el vínculo que se tenga con la empresa, aportan a la seguridad social por lo que realmente ganan, en cambio los trabajadores propietarios de las sociedades anónimas del transporte, que son miles, aportan por ficto. Eso está permitido y regulado, y nos parece que es una gran injusticia. Además, los trabajadores aportamos por IRPF, como corresponde y entendemos que debe ser, y los trabajadores propietarios de las sociedades anónimas, que son miles, aportan por IRAE, lo que implica una cifra muy inferior.

Hay muchos ejemplos y podríamos contar infinidad de anécdotas de cómo las sociedades anónimas han sacado ventaja, incluso de sus vínculos políticos y partidarios.

Reitero que nos parece importante que los compañeros de Inacoop, que dieron una gran mano en el asunto incluso para la búsqueda de soluciones laborales para los ex trabajadores de Raincoop, pudieran aportar su visión, que sin duda va a colaborar para ayudar a entender el problema en su conjunto.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.